Deutscher Bundestag **Drucksache 19/11370**

19. Wahlperiode 04.07.2019

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Torsten Herbst, Frank Sitta, Oliver Luksic, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/10656 –

Möglichkeiten zur Beeinflussung von Schließzeiten an Bahnübergängen

Vorbemerkung der Fragesteller

Der schienengebundene Personen- und Güterverkehr ist ein wesentlicher Baustein des Mobilitätsangebotes in Deutschland. Über Parteigrenzen hinweg besteht das Ziel, zukünftig mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern. So sollen nach dem Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD für die 19. Wahlperiode durch einen „Schienenpakt" die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, die Bahnkunden bis zum Jahr 2030 zu verdoppeln. Auch die Zahl der auf der Schiene transportierten Güter soll demnach deutlich gesteigert werden. Insbesondere vor dem Hintergrund der bereits jetzt stark ausgelasteten Straßen sind nach Auffassung der Fragesteller nachhaltige Anstrengungen nötig, um zukünftig mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern.

Sowohl im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) als auch im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sind schon heute stetige Zuwächse bei den Fahrgastzahlen zu beobachten. So ist allein bei der Deutschen Bahn AG die Zahl der Passagiere im Fernverkehr im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr um 5,7 Millionen bzw. um 4 Prozent gestiegen (www.deutschebahn.com/resource/blob/4045082/74a5d3db2bc75888121897cefada8823/20190328_pbk_2019_kennzahlen-data.pdf).Auch im SPNV hat sich die Anzahl der Fahrgäste in den vergangenen zehn Jahren um rund 24 Prozent erhöht (https://de.statista.com/statistik/daten/studie/261310/umfrage/fahrgaeste-im-spnv-in-deutschland/).

Eine solche Zunahme des Verkehrs auf der Schiene kann nach Auffassung der Fragesteller nur dann nachhaltig gelingen, wenn diese eine breite Akzeptanz in der Bevölkerung findet. Mehr verkehrende Züge bedeuten auch, dass beschrankte Bahnübergänge für Fußgänger, Radfahrer, Motorrad- und Autofahrer häufiger beziehungsweise länger geschlossen werden müssen. Dadurch entstehen häufig sehr lange Rückstaus vor Bahnübergängen. Dies stellt in vielen Kommunen ein Ärgernis dar. Insbesondere auf Strecken, die gleichzeitig vom SPNV, SPFV und vom Güterverkehr genutzt werden, sind die verkehrlichen Auswirkungen auf die anliegenden Kommunen häufig beträchtlich. Eine benutzerfreundliche Ausgestaltung der Schließzeiten an Bahnübergängen ist in diesen Fällen von besonderer Bedeutung. Nach Auffassung der Fragesteller werden

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 2. Juli 2019 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Möglichkeiten zur intelligenten Steuerung der Schließzeiten gegenwärtig jedoch nicht in einem hinreichendem Maße berücksichtigt. Insbesondere die Chancen einer stärkeren Digitalisierung im Schienenverkehr sollten hier in Zukunft zu einer spürbaren Entlastung der Kommunen führen.

1. Wie viele Bahnübergänge gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung gegenwärtig in Deutschland (bitte nach Überführung, Unterführung und höhengleichem Bahnübergang aufschlüsseln)?

2. Wie hat sich die Zahl der Bahnübergänge nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten zehn Jahren entwickelt?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit Stand 2017 bestehen bei den Eisenbahnen des Bundes (EdB) 16 541 Bahnübergänge (BÜ) im Sinne von § 11 Absatz 1 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO). Im Jahr 2008 betrug die Anzahl der BÜ bei den EdB 20 385. Dies bedeutet eine Reduzierung zum Stand 2017 um ca. 19 Prozent (siehe Grafik).

Anzahl der Bahnübergänge*

24.000
20.000
16.000
12.000
8.000
4.000
0

Jahr	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Anzahl	20.385	19.846	19.521	19.173	18.699	18.117	17.509	17.061	16.871	16.541

Jahr

3. Mit welchen Techniken wird die Schließung der Bahnübergänge nach Kenntnis der Bundesregierung gegenwärtig gesteuert (bitte in absoluten und relativen Zahlen angeben)?

4. Wie viele aller höhengleicher Bahnübergänge werden nach Kenntnis der Bundesregierung mit elektrischen Bahnschranken gesichert und wie viele lediglich mit Tafeln, Andreaskreuzen, Lichtsignalen oder anderen schrankenlosen Vorrichtungen (bitte in absoluten und relativen Zahlen angeben)?

5. Wie viele aller höhengleicher Bahnübergänge müssen nach Kenntnis der Bundesregierung manuell bzw. von Hand bedient oder gesichert werden (bitte in absoluten und relativen Zahlen angeben)?

Die Fragen 3 bis 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

		Anzahl Bahnübergänge	%
technische Sicherung	Blinklichter	[illegible]	
	Lichtzeichen	182	1,10
	Blinklichter oder Lichtzeichen mit Halbschranken	7.094	42,89
	Blinklichter oder Lichtzeichen mit Schranken	979	5,92
	wärterbediente Schranken	766	4,63
	Anrufschranken	517	3,13
nicht technische Sicherung	Übersicht	[illegible]	
	Übersicht und Pfeifen	2.430	14,69
	Übersicht, Pfeifen und Langsamfahren	1.508	9,12
	Postensicherung	260	1,57
	Abschlüsse mit Sprechanlage	30	0,18
	Abschlüsse ohne Sprechanlage	92	0,56
	Summe	16.541	

6. Welche Pläne verfolgt die Bundesregierung, um zukünftig die Wartezeiten an Bahnübergängen zu reduzieren?

Nach Auskunft der DB Netz AG wird unter Berücksichtigung der technischen und wirtschaftlichen Aspekte die optimale Lösung realisiert: Die Neuentwicklung einer Schnittstelle für Bahnübergänge „Standard Communication Interface Level Crossing“ (SCI-LX) im Zusammenhang mit den Projekten „Neue Produktionssteuerung“ (NeuPro) und „Digitales Elektronisches Stellwerk“ (DSTW) findet aktuell statt. Mit der neuen SCI-LX Schnittstelle werden die Annäherungsstrecken im Hinblick auf die Anrückmeldung optimiert. In Bezug auf die Fahrstraßenfreiprüfung ist es möglich, den Bahnübergang zeitoptimiert auf die jeweilige Zugfahrt anzusteuern. Durch die SCI-LX Schnittstelle wird angestrebt die Annäherungszeiten zu minimieren. Hierdurch lassen sich die Sperrzeiten am Bahnübergang reduzieren.

7. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse über die durchschnittlichen Schließzeiten von Bahnübergängen vor?

   Wenn ja, welche sind dies, und wie haben sich diese in den letzten zehn Jahren entwickelt?

   Wenn nein, warum nicht?

Nach Auskunft der DB Netz AG werden die durchschnittlichen Schließzeiten nicht erfasst. Die Sicherungsart ist auf den vorhandenen Straßenverkehr und die örtliche Situation (z. B. Geschwindigkeit auf der Straße, Sperrstrecke) abgestimmt. Daraus ergibt sich die individuelle Schließzeit.

8. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung technische Möglichkeiten, um die alternierenden Wartezeiten an Bahnübergängen bei der Durchfahrt von Zügen des SPFV, SPNV und des Güterverkehrs intelligent zu steuern?

Es wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

9. Wenn ja, an wie vielen Bahnübergängen kommt eine solche Technik zum Einsatz?

   Wenn nein, wirkt die Bundesregierung darauf hin, eine solche Technik einzusetzen?

Die neue Technik befindet sich in Neubauten in der Erprobungsphase. Sie wird in drei Digitalen-Stellwerk-Pilotanlagen eingesetzt.

10. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Pläne bei der Deutschen Bahn AG, bei der anstehenden Digitalisierung des Schienennetzes auch die digitale Steuerung der Schließung von Bahnübergängen zu berücksichtigen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

11. Welche Möglichkeiten der Abhilfe haben Kommunen, die von langen Schließzeiten an Bahnübergängen in besonderem Maße negativ betroffen sind?

Nach Auskunft der DB AG werden bei regelmäßig stattfindenden Verkehrsschauen die Situationen vor Ort mit allen Beteiligten begutachtet und bewertet. Dabei erkannter Verbesserungsbedarf wird im Rahmen der Möglichkeiten anschließend umgesetzt. Darüber hinaus ist die DB Netz AG bemüht, kontinuierlich Bahnübergänge zurückzubauen und durch Über- oder Unterführungen zu ersetzen.

Die Verbesserung der Sicherheit an Bahnübergängen, insbesondere unter der Prämisse, vorhandene Bahnübergänge zu beseitigen, ist ein verkehrspolitisches Ziel der Bundesregierung. Dazu dient die Bereitstellung eines Drittels der kreuzungsbedingten Kosten durch den Bund gemäß § 13 des Eisenbahnkreuzungskreuzungsgesetzes (EKrG).

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333